

Le développement de la ligne aérienne trans-Canada

Robert Garry

Volume 3, numéro 6, 1959

Mélanges géographiques canadiens offerts à Raoul Blanchard

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020192ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020192ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Garry, R. (1959). Le développement de la ligne aérienne trans-Canada. *Cahiers de géographie du Québec*, 3(6), 367–392. <https://doi.org/10.7202/020192ar>

LE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE AÉRIENNE TRANS-CANADA *

par

Robert GARRY

professeur de géographie, université de Montréal

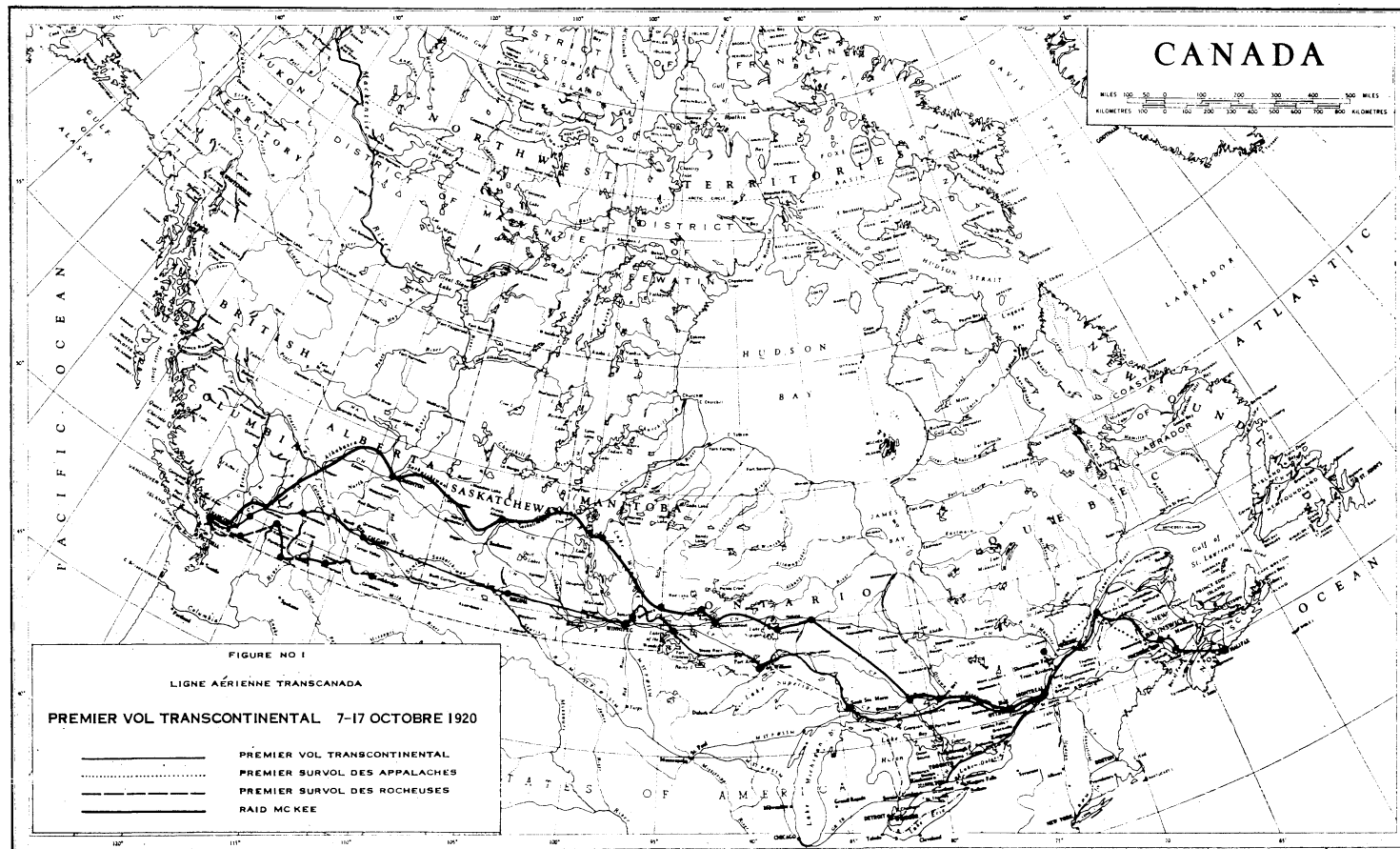
L'immensité du territoire canadien, la concentration de la vie et de l'activité humaines dans une série de régions distinctes, nettement individualisées, éloignées les unes des autres (vallée du Saint-Laurent, péninsule ontarienne, prairies, vallée inférieure du Fraser) et, enfin, la faible densité et le rendement insuffisant des voies de communication de surface font du Canada un domaine de prédilection pour le développement du transport aérien.

La création et le développement de la ligne aérienne trans-Canada ont obéi, sans aucun doute, aux principes économiques traditionnels qui président à la naissance de toute voie de communication. Il s'y est cependant ajouté, ici, des motifs d'ordre politique, nés, d'une part, d'impératifs géographiques et, d'autre part, des conséquences de cette marche continue vers l'ouest qui a caractérisé la pénétration par la colonisation blanche du continent nord-américain. La disposition des grandes lignes de relief, orientées, *grosso modo*, dans le sens des méridiens, constituait un obstacle sérieux aux liaisons transversales d'est en ouest. La nécessité d'une unité nationale réelle et d'une cohésion plus étroite entre les diverses régions du pays les rendait cependant impérieuses. Les chemins de fer les avaient bien assurées dès la fin du xix^e siècle, mais leur lenteur, dont pouvait à la rigueur s'accommoder le trafic des marchandises encombrantes et pondéreuses, était devenue — pour les passagers et les denrées de valeur — incompatible avec le rythme de la vie moderne. L'avènement de l'automobile ne devait pas apporter de solution satisfaisante : les distances à parcourir sont trop considérables et, par ailleurs, il n'existait pas, jusqu'à ces derniers temps, de route transcontinentale ininterrompue de l'Atlantique au Pacifique. La route aérienne trans-Canada avait donc un rôle majeur à jouer dans le renforcement des liens politiques et économiques entre l'est et l'ouest du pays. Elle ne semble pas y avoir failli.

L'établissement de cette ligne devait, dès le début, se heurter à des servitudes géographiques inévitables ; elles lui imposèrent un tracé parfois éloigné de la ligne droite et un développement fractionné. La chaîne des Appalaches interpose en effet, entre la côte atlantique et la plaine de Montréal, 4 à 500 milles (640 à 800 km.) de montagnes et de forêts ; la péninsule ontarienne est séparée des Prairies par près de 800 milles (1,280 km) de territoire rocheux, boisé, quasi désert ; vers l'ouest, enfin, l'écran des Rocheuses s'étend sur plus de 300 milles

* Nous tenons à remercier particulièrement Monsieur Pierre-E. Jérôme, gérant des relations extérieures d'Air-Canada, pour l'empressement avec lequel il a répondu à nos demandes de documentation. C'est grâce à sa bienveillance que nous avons pu mener à bien cette courte étude.

FIGURE I



(480 km.) entre Calgary et Vancouver. Ces obstacles, si aisément franchis aujourd'hui par les aéronefs modernes, ont sensiblement retardé le développement d'une liaison aérienne régulière entre l'Atlantique et le Pacifique.

Les premières tentatives de liaisons transcontinentales

Les premières envolées se firent le long de secteurs séparés. Les Appalaches furent traversées pour la première fois en juin 1919. Les hydravions de la *St. Maurice Fire Protection Association*, convoyés par des pilotes militaires, se rendirent de Halifax au lac à la Tortue, près de Grand-Mère, dans la province de Québec. À l'autre extrémité du pays, les Montagnes Rocheuses, avec leurs hauts sommets couverts de neige et leurs vallées étroites balayées de vents violents et de tourbillons dangereux furent survolées en août de la même année. Ce furent, certes, de brillants exploits, mais il fallut attendre octobre 1920 pour que la première liaison transcontinentale soit réalisée et le Bouclier canadien traversé.

Il appartenait au Corps d'aviation royal canadien de réaliser le premier vol transcontinental. Il demanda 10 jours, au cours desquels 3,265 milles (5,224 km.) furent parcourus en 45 heures de vol effectif (figure I).

Le major Basil D. Hobbs s'envola de Halifax le 7 octobre 1920, à bord d'un hydravion. Il était porteur d'un volumineux courrier adressé par le maire aux autorités des villes où les aviateurs devaient faire escale. Un premier sac fut parachuté à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick ; mais remontant la rivière Saint-Jean, l'hydravion, lourdement chargé, fit un amerrissage forcé près de Fredericton et coula à pic. Un hydravion de secours, venu de Halifax, permit aux aviateurs de gagner, le lendemain, Rivière-du-Loup où l'appareil se posa sur le Saint-Laurent, en pleine obscurité. Le jour suivant, Ottawa fut atteint sans incident.

Cette première partie du vol, qu'elles qu'aient été les difficultés rencontrées : mauvaise visibilité, ennuis mécaniques, s'était cependant accomplie au-dessus d'une région connue, habitée, ne présentant aucune difficulté particulière. La deuxième partie allait, par contre, comporter le survol du bouclier canadien et de ses vastes étendues désertes. Loin de voler en ligne droite, l'hydravion suivait un itinéraire tourmenté, calqué sur le réseau hydrographique. Remontant la vallée de la rivière Ottawa jusqu'à sa jonction avec la Matawa l'appareil suivit cet affluent jusqu'au lac Nippissing, se posa à North-Bay, descendit ensuite la French River jusqu'à la baie Georgienne et suivit la rive nord du lac Huron et le chenal Saint-Joseph jusqu'au Sault-Sainte-Marie. Le 10 octobre, les aviateurs, longeant la rive nord du lac Supérieur jusqu'à la tête des lacs, gagnèrent Kenora sur le lac des Bois et, par la rivière Winnipeg, la rive sud du lac Winnipeg, et la rivière Rouge atteignirent Selkirk et la capitale du Manitoba.

Le reste du voyage fut accompli à bord d'avions à roues. Si le trajet de Winnipeg à Calgary s'effectua sans autre incident qu'un avion écrasé au sol, le survol des Rocheuses fut sérieusement compromis par le mauvais temps. Le 13 octobre, les aviateurs quittèrent Calgary et, suivant la voie ferrée du Pacifique Canadien, remontèrent la vallée de la rivière Bow, survolèrent Banff, franchirent

la Kickhorse Pass. Après avoir été signalés au-dessus du Field et Golden, ils atterrirent à Revelstoke où ils durent attendre pendant deux jours des circonstances atmosphériques favorables. Reparti le 15 octobre à la faveur d'une déchirure temporaire dans la couverture de nuages, l'avion put franchir l'Eagle Pass sans encombre et atterrir à Merritt où, de nouveau, les aviateurs furent maintenus au sol par le mauvais temps. Ce n'est que le 17 octobre que l'avion se posa à Vancouver après un vol périlleux en rase mottes, au-dessus des eaux déchaînées de la rivière Fraser en pleine crue.

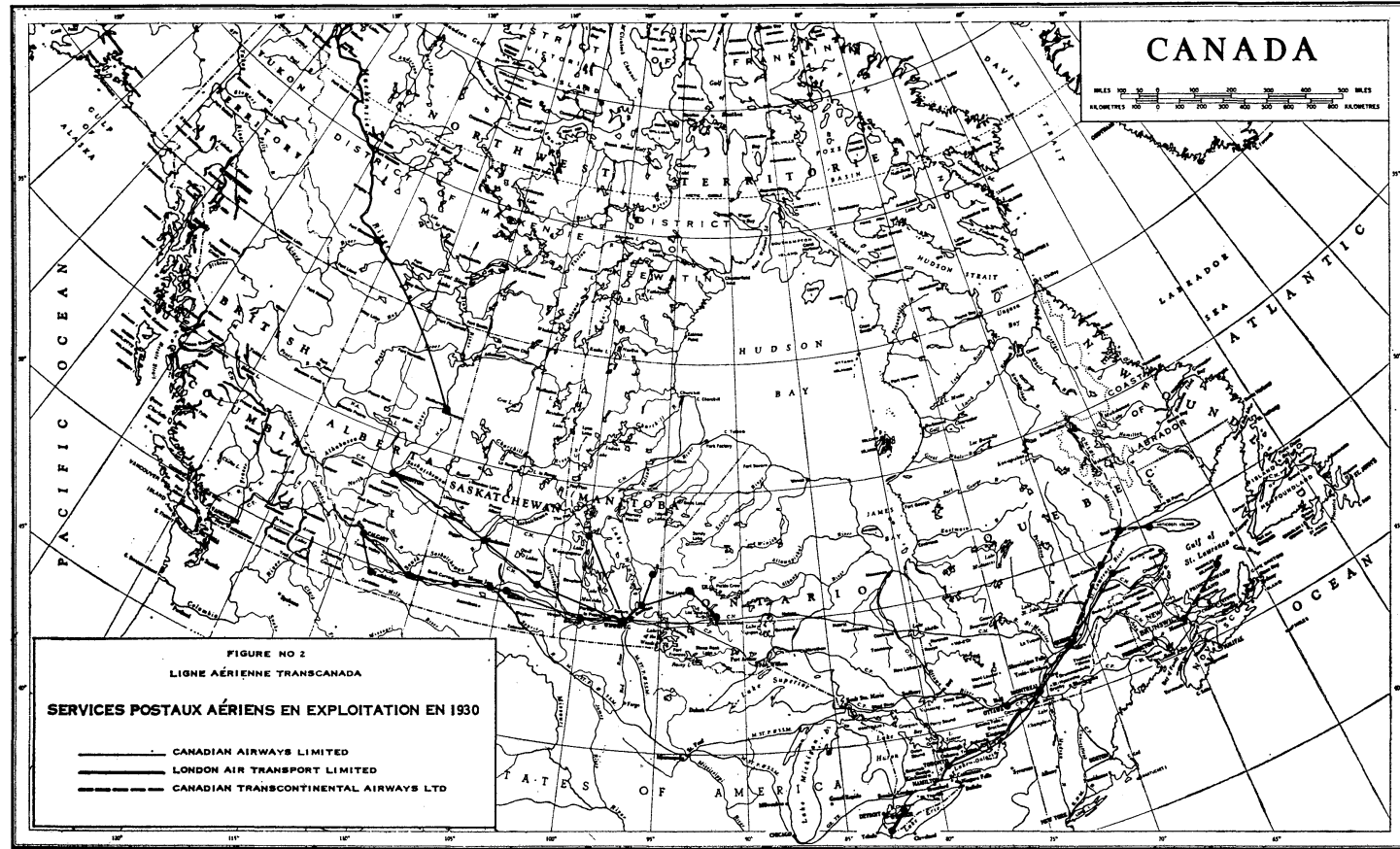
Cette première liaison transcontinentale, qui revêtit toutes les allures d'un raid, constitue un exploit remarquable en raison de la saison tardive à laquelle elle fut effectuée et des difficultés multiples et variées auxquelles les aviateurs avaient dû faire face. Si nous en avons relaté les péripéties avec quelque détail, c'est afin de souligner la dépendance encore très étroite qui existait alors entre la route aérienne et les conditions naturelles : relief du sol et conditions atmosphériques. L'aéronef, loin de s'être affranchi des accidents topographiques, suit une voie qui n'est pas encore libérée des itinéraires traditionnels des transports de surface. Si, dans le trajet à travers les Prairies, l'avion pouvait reprendre une certaine liberté d'action vis-à-vis du sol, de son relief, de son hydrographie et rechercher le chemin le plus court, il n'en a pas moins suivi la voie ferrée entre Winnipeg et Calgary. Dans la traversée des Appalaches, aussi bien que des Rocheuses, il a « collé au sol » pourrait-on dire. Tout comme les routes et les voies ferrées, il remonte les vallées, franchit les cols, redescend sur le versant opposé, suit les rivages des lacs et ne perd jamais le fil conducteur que lui offre le sol, qu'il soit naturel ou fait de main d'homme. Défavorisé parfois par rapport aux transports de surface, l'avion fut à plusieurs reprises maintenu au sol par des bancs de nuages réduisant la visibilité, des formations orageuses ou des bourrasques de vent ou de neige qui eussent été, dans la plupart des cas, impuissants à arrêter la marche des trains sur la voie ferrée. Les aéronefs de cette époque manquaient de puissance ; ils n'avaient, ni la force ascensionnelle, ni le rayon d'action suffisant pour utiliser à plein la troisième dimension, voler en ligne droite et « au-dessus du mauvais temps ».

Ce vol transcontinental, effectué par des pilotes militaires, à bord d'avions de guerre, n'eut aucune suite du point de vue commercial. En 1926, cependant, un riche américain, pilote amateur, J. D. McKee, assisté d'un commandant d'escadrille canadien, relia Montréal à Vancouver en 35 heures de vol effectif. Pour la première fois fut réalisé, au cours de ce raid, le vol sans escale Edmonton – Vancouver en hydravion... Exploit sensationnel pour l'époque qui révélait une augmentation sensible de l'autonomie et de la sécurité des avions et laissait présager les grands vols sans escale de l'avenir. Il faudra néanmoins attendre 23 ans avant que la liaison Halifax – Vancouver soit réalisée d'un seul coup d'aile.

L'établissement de la ligne aérienne trans-Canada

La ligne aérienne transcontinentale n'a pas été établie d'un seul coup, elle est née de la soudure progressive de tronçons isolés qui se développèrent d'une

FIGURE II



manière autonome dans l'est, le centre et l'ouest du pays. Après la première guerre mondiale et jusqu'à la crise économique de 1930, l'aviation civile canadienne traverse une période de tâtonnement et de transition. L'activité aérienne est le monopole à peu près exclusif des pilotes de brousse (*bush pilots*) pour la plupart anciens pilotes militaires, volant sur des appareils provenant des surplus de guerre. Navigant à l'estime, sans cartes valables, le plus souvent, tout au moins dans le nord, sans l'aide de compas magnétique, bravant les pires conditions atmosphériques, ils acceptent tous genres de fret, pour n'importe quelle destination. Ayant acquis une expérience inégalée, ils constituèrent une remarquable pépinière d'aviateurs et furent à la base du développement de l'aviation civile au Canada. Leur activité s'exerça surtout dans l'Ouest et dans l'Arctique. Ils participèrent aux explorations, à la prospection minière, au transport de la poste et des approvisionnements de toutes sortes à travers les solitudes du Grand Nord, dans un incessant « jeu sublime avec la mort » comme l'écrivait un de leurs historiographes.

En 1930, il n'existait aucun service régulier de passagers, mais plusieurs compagnies exploitaient, par contrat, pour le compte de l'administration des Postes, des Services aériens dans diverses régions du Canada (figure II).

Dans l'Est, les *Canadian Airways, Ltd.* exploitaient la ligne postale Ottawa – Montréal – Québec – Rimouski, en liaison avec les paquebots transatlantiques et la ligne Montréal – Toronto.

Les *Canadian Transcontinental Airways, Ltd.* transportaient le courrier postal sur le parcours Québec – La Malbaie – Sept-Îles – Anticosti et Moncton – Îles de la Madeleine.

Une troisième compagnie, la *London Air Transport, Ltd.* se chargeait, pendant l'hiver, du transport de la poste entre Leamington et Pelee Island dans le lac Érié.

Dans l'Ouest, un réseau assez dense s'était constitué. Les *Canadian Airways, Ltd.* desservaient, au départ de Winnipeg, Brandon, Regina, Moose Jaw, Medicine Hat, Calgary, Lethbridge, North Battleford, Saskatoon et Edmonton. De plus, quelques postes éloignés au Nord et à l'Est de Winnipeg, Le Pas, Wadhope, Red Lake, Sioux Look Out, bénéficiaient également de Services réguliers de poste aérienne.

Aucune ligne ne transportait de passagers. Le développement de lignes aériennes régulières était ralenti par l'absence d'infrastructure : aérodrômes trop peu nombreux, absence de routes aériennes contrôlées, indigence des aides à la navigation, matériel volant rudimentaire. En 1930, le total des routes aériennes ne dépassait pas 1,300 milles (2,080 km.). Seuls étaient équipés pour les vols de nuit la route Winnipeg – Calgary, dotée de phares lumineux électriques espacés de 30 milles (48 km.), et le tronçon Hamilton – Windsor, où 48 phares à acétylène constituaient le balisage lumineux. Cinq stations radiogoniométriques seulement étaient en service.

Il semblait cependant que la route aérienne trans-Canada allait être rapidement aménagée, lorsque la crise économique des années 30 remit tout en question. Le trafic aérien se mit à diminuer régulièrement ; les travaux d'infra-

structure furent arrêtés, faute de crédits ; les contrats postaux ne furent pas renouvelés ; un grand nombre d'exploitants aériens disparurent et le personnel volant se tourna vers d'autres activités. Par un paradoxe assez curieux, ce fut l'acuité même de la crise et l'importance du chômage qui s'en suivit qui furent indirectement responsables du renouveau d'activité aérienne. Dès 1933, des ouvriers furent recrutés parmi les chômeurs des grandes villes. Dirigés vers des camps de travail établis sur le trajet de la route aérienne transcontinentale, ils furent employés à la construction des aérodromes de secours qui, tous les 100 milles (160 km), devaient jalonner cette route. Des contrats de construction d'aéroports furent passés en 1936 avec des compagnies privées et l'aménagement de la route aérienne se poursuivit dès lors à un rythme accéléré.

La fondation d'Air-Canada

L'histoire de cette route aérienne se confond en fait avec l'histoire de la compagnie Air-Canada. Celle-ci fut fondée le 10 avril 1937 par la *Trans-Canada Airline Act* au capital de 5 millions de dollars. Elle était chargée, par l'acte de fondation, de l'organisation, de l'exploitation et de l'entretien des lignes aériennes entre des points ou le long de routes désignées par le gouverneur en conseil. Elle fournissait le personnel, les aéronefs, l'appareillage radioélectrique pour les communications avec les avions, les bâtiments d'exploitation : hangars et ateliers et plus généralement l'équipement nécessaire au fonctionnement des lignes aériennes. Le gouvernement se chargeait de son côté de l'aménagement des terrains de secours, du balisage lumineux et radioélectrique et de la couverture météorologique. L'utilisation des aéroports municipaux devait faire l'objet d'accords particuliers entre les villes et la compagnie. L'acte de fondation d'Air-Canada prévoyait en outre le transport de la poste et fixait un barème de tarifs.

La route aérienne trans-Canada s'est constituée par étapes successives d'Ouest en Est. La première ligne aérienne régulière fut inaugurée le 1^{er} septembre 1937. Deux avions *Lockheed Electra* à 10 places assuraient le transport des passagers, de la poste et des marchandises sur une distance de 122 milles (195 km.) entre Vancouver et Seattle. En même temps, Air-Canada procédait à la reconnaissance et à l'étude de la route aérienne transcontinentale de Moncton à Vancouver. La mise en exploitation suivit aussi rapidement que le permirent les travaux d'infrastructure et l'utilisation de l'équipement radioélectrique. Les avions transportèrent en premier lieu, pendant une période d'essai, la poste et le fret, de jour d'abord, de nuit ensuite. Lorsque le personnel fut familiarisé avec la route et le matériel volant bien au point, la ligne fut ouverte aux passagers. Le 1^{er} avril 1939, après un an de fonctionnement pour le transport de la poste et du fret, le premier tronçon était mis en service. Le tracé suivait — autant que possible — celui de la voie ferrée transcontinentale. De Montréal, elle se dirigeait vers Ottawa, descendait sur Toronto, remontait ensuite en direction de North Bay, Kapuskasing, Armstrong, Kenora et Winnipeg. De là elle atteignait Regina et Lethbridge d'où elle gagnait directement Vancouver ; une bretelle assurait la liaison Lethbridge - Calgary - Edmonton. Ce tracé,

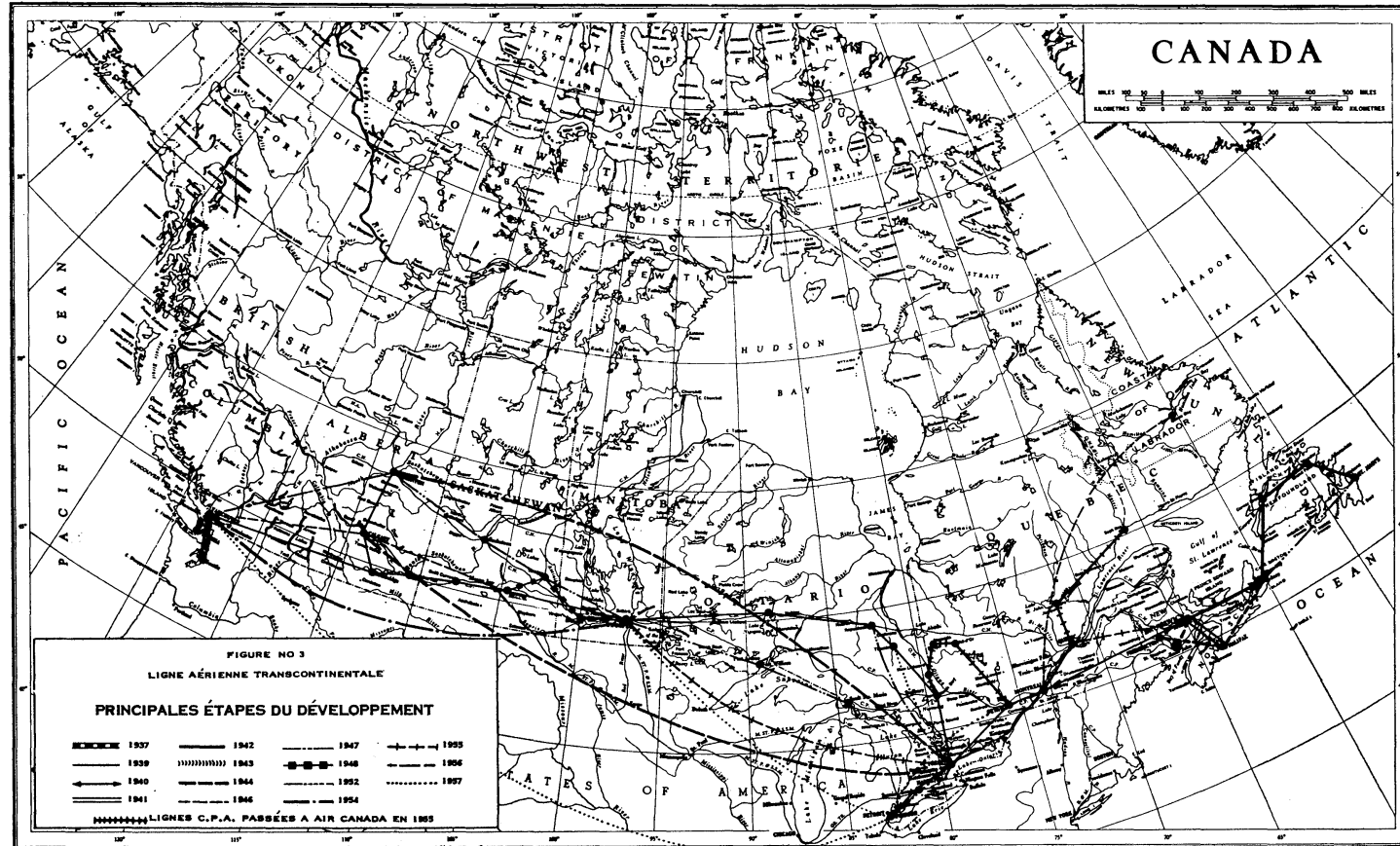
aujourd'hui abandonné, répondait à des préoccupations bien définies. Tout d'abord, jalonné d'aérodromes de secours aménagés par le gouvernement pendant la crise le long de la voie ferrée transcontinentale, il présentait de ce fait des conditions satisfaisantes de sécurité. Par ailleurs, la présence de la voie ferrée, utile dans certains cas pour la navigation à l'estime, était de nature à accélérer l'arrivée des secours en cas d'accident.

Il serait fastidieux, et semble-t-il hors de propos, de suivre le développement de la ligne aérienne dans ses moindres détails, nous nous bornerons à en souligner ici les principales étapes. La mise en exploitation de chaque tronçon fut précédée de travaux considérables effectués par le gouvernement pour l'amélioration progressive de l'infrastructure : aérodromes plus nombreux, plus vastes, mieux aménagés ; perfectionnement constant de l'équipement au sol : bâtiments administratifs, hangars, ateliers de réparations et enfin, multiplication des aides radio et mise en service de routes aériennes contrôlées. Faisant suite à la ligne Montréal – Vancouver, furent successivement ouvertes au trafic des passagers : le 15 février 1940, la section Montréal – Moncton, le 1^{er} août, la section Toronto – London – Windsor, le 16 avril 1941, la section Moncton – Halifax et, le 1^{er} mai 1942, la dernière section, Moncton – Sydney – Saint-Jean de Terre-Neuve. Enfin, en juin 1943, Air-Canada prenait à son compte le trajet Vancouver – Victoria, exploité jusqu'alors par les *Canadian Airways, Ltd.* ; la ligne aérienne transcontinentale était désormais ouverte de bout en bout au trafic des passagers, de la poste et du fret ; elle s'étendait sur 4,101 milles (6,566 km.) entre St. John's et Victoria.

Les extensions ultérieures ne porteront désormais que sur des variantes du tracé principal, la création de services directs, dits express, l'augmentation des fréquences de vols sur les portions de lignes les plus chargées et l'amélioration des conditions d'exploitation. C'est ainsi que le 1^{er} juillet 1944, Air-Canada créait l'escale de Blissville qui desservait à la fois Fredericton et Saint-Jean du Nouveau-Brunswick. En 1946, outre la création d'une envolée bimensuelle Montréal – Goose Bay, la compagnie ouvrait la variante Regina – Vancouver, via Calgary, qui allait devenir la voie normale entre Winnipeg et Vancouver. Enfin, avec la mise en service, le 1^{er} juillet 1947, de la route des Grands Lacs et l'ouverture de la route directe Winnipeg – Saskatoon – Edmonton – Vancouver, la ligne transcontinentale prenait sa physionomie définitive (figure III).

Les modifications qui seront par la suite apportées ne sont que des améliorations de détail : réduction du nombre d'escales sur le tracé direct, accélération des horaires par la mise en service de nouveaux avions, nouvelles dessertes sur les lignes d'apport. Les lignes Toronto – Kapuskasing, par Sudbury et Timmins, Winnipeg à Edmonton, par Brandon, Yorkton, Regina, Swift Current, Medicine Hat, Lethbridge et Calgary, deviennent, de ce fait, des lignes locales. Sur tous ces tronçons la fréquence des envolées s'accroît chaque année pour faire face à un trafic toujours plus intense de passagers, de poste et de fret. Au 31 décembre 1946, plus de 5,000 milles (8,000 km.) de lignes aériennes sont exploitées par Air-Canada entre l'Atlantique et le Pacifique.

FIGURE III



Le matériel volant

L'expansion de la ligne aérienne trans Canada a toujours été étroitement liée au perfectionnement du matériel volant. Aux *Lockheed Electra* à 10 places de la première heure, ont succédé, dès 1939, les *Lockheed H-14* de onze sièges, mais de vitesse sensiblement plus grande, et en 1940, des *Lockheed Lodestar* pouvant transporter 14 passagers. Mais ce n'est qu'en 1945, avec l'apparition des *Douglas DC 3* ces « chevaux de l'air » qui, encore aujourd'hui, équipent de nombreuses lignes aériennes, que l'impulsion décisive allait être donnée au trafic aérien. D'une capacité de 21 passagers, ils remplacèrent peu à peu les *Lockheed* sur la route transcontinentale. Trois ans plus tard, une version canadienne du *Douglas DC 4*, de vitesse et de capacité accrues (52 sièges), le *North Star*, entra en service et permettait de réduire à 13 heures le temps de vol effectif entre Montréal et Vancouver. La durée de l'envolée sera de nouveau sensiblement réduite en 1954 par l'utilisation, sur cette même route, des *Super Constellation* de 62 places. Il est désormais possible de se rendre d'une côte à l'autre en 7 heures. L'année 1955 marque toutefois un tournant d'importance dans le développement de la ligne ; elle inaugure l'ère de la propulsion à réaction, par l'entrée en service, sur la ligne transcontinentale, des turbo-propulseurs *Vickers Viscount* de 44 places. Ils ont aujourd'hui pratiquement remplacé les *DC 3* ; ceux-ci ne demeurent en effet en service que sur la section de 46 milles (73 km.) qui sépare Vancouver et Victoria, sur laquelle ils assurent 15 envolées quotidiennes dans chaque sens, et sur la ligne locale des Prairies. L'introduction de ces avions dont la vitesse de croisière dépasse 320 milles (512 km.) à l'heure a permis une meilleure rotation du matériel et une accélération sensible du service. L'arrivée prochaine en 1960-1961 des *Douglas DC 8* à réaction qui pourront transporter 120 passagers et 3 tonnes de fret à 550 milles (880 km.) à l'heure et des *Vickers Vanguard* de 102 places dont la vitesse atteindra 420 milles (672 km.) accentuera encore cette tendance à la rapidité et au confort des liaisons transcontinentales et fera, sans conteste, de la ligne aérienne trans-Canada une des lignes les mieux desservies du monde.

La ligne aérienne trans-Canada en 1958

La ligne aérienne trans-Canada, dans son tracé le plus direct, s'étend aujourd'hui de Halifax à Vancouver sur une distance de 3,120 milles (4,992 km.), auxquels il faut ajouter les trajets Halifax – St. John's (716 m. [1,145 km.]) et Vancouver – Victoria (46 m. [73 km]). Elles ne comportent pas de services directs de la côte de l'Atlantique à la côte du Pacifique et un changement d'avion est toujours nécessaire à Montréal. Mais le voyageur pressé dispose de liaisons directes ultra-rapides qui peuvent le conduire d'un océan à l'autre avec deux arrêts seulement, Montréal et Toronto, en 7 heures de vol effectif (figure IV).

À cette route directe, qui, au départ de St. John's, dessert Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver et Victoria, s'ajoutent des variantes qui assurent la desserte d'agglomérations importantes voisines du tracé le plus direct. C'est ainsi que sur la section St. John's à Montréal plusieurs itinéraires

FIGURE IV

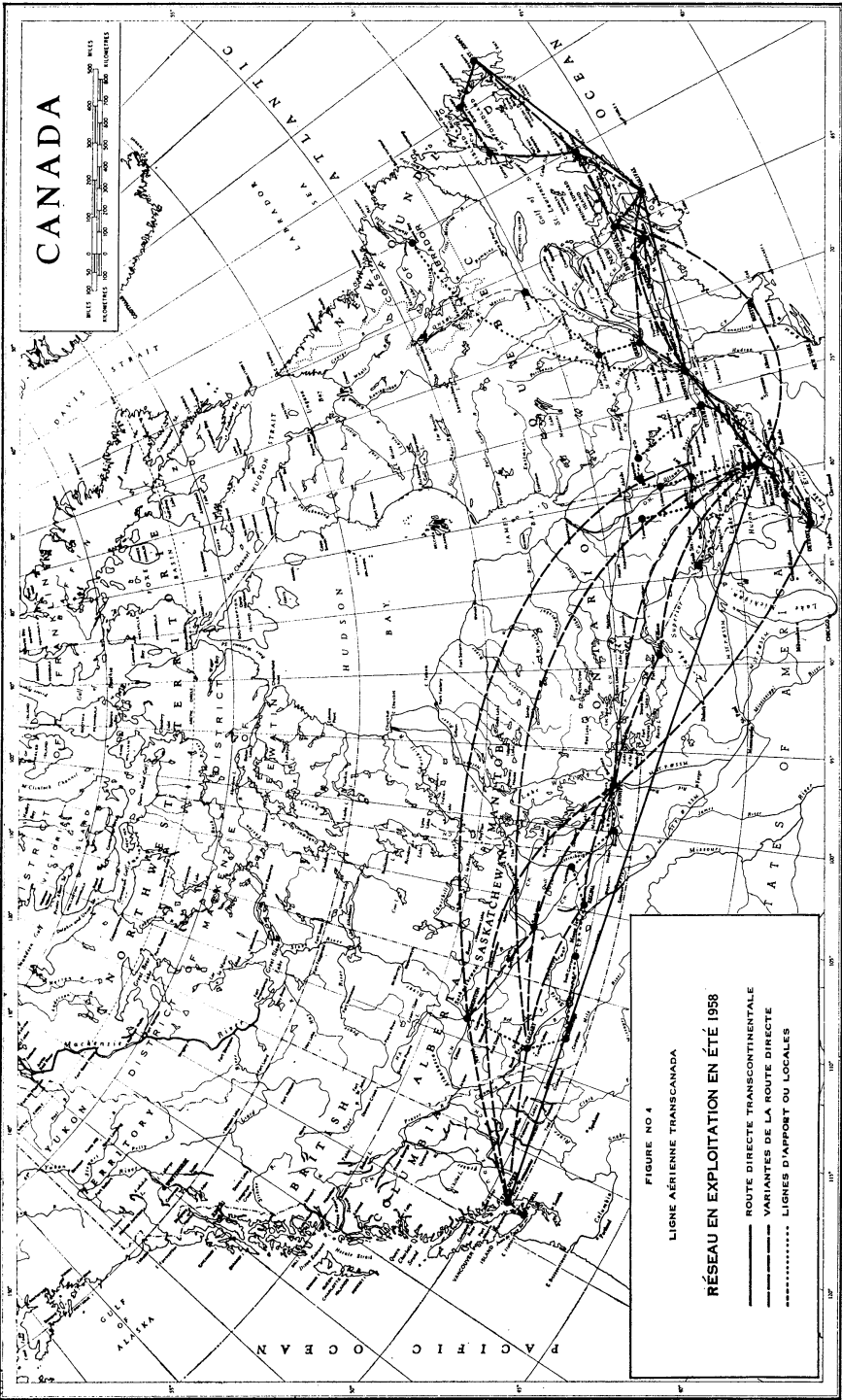
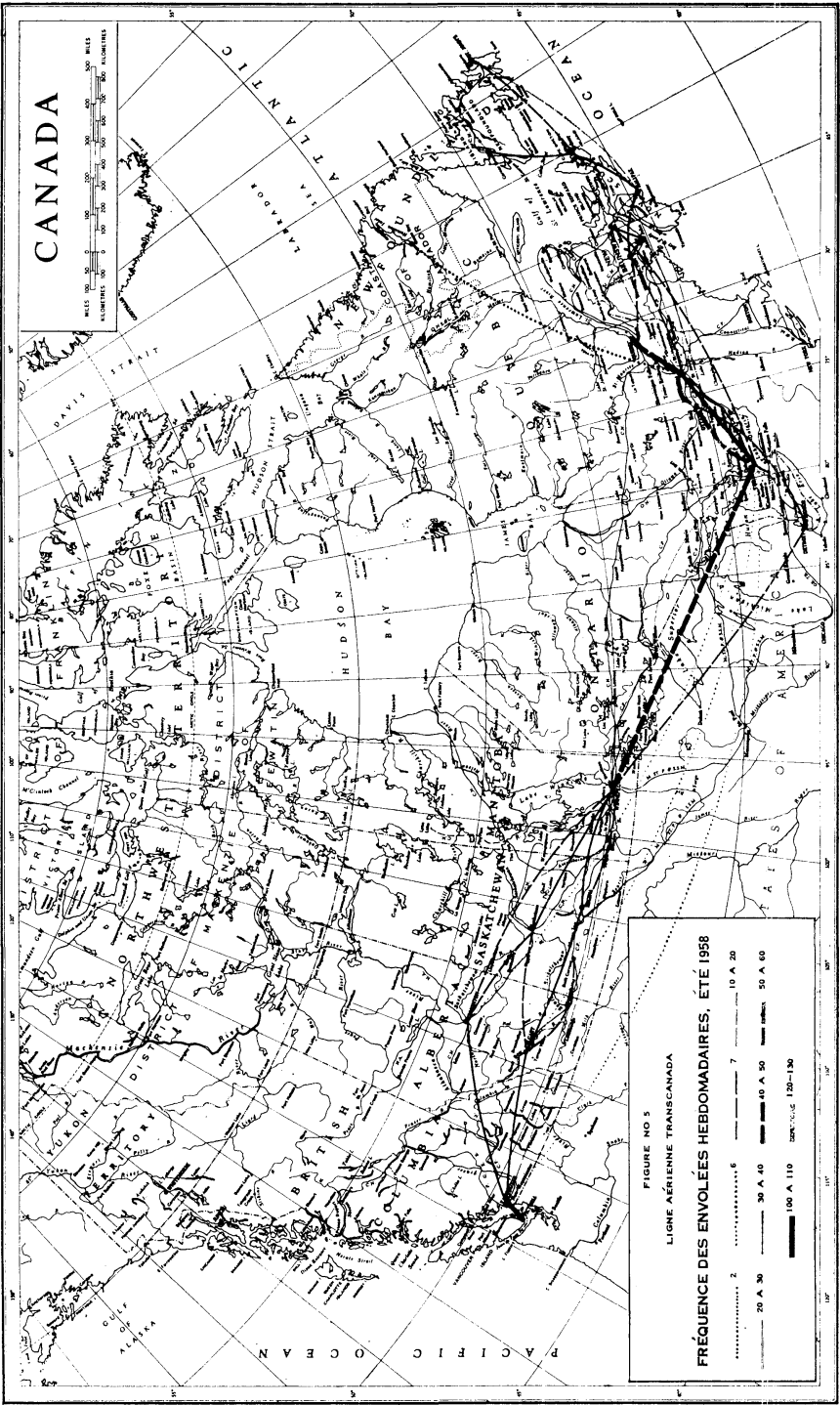


FIGURE V



sont possibles desservant Gander, Stephenville, Sydney, Moncton, St. John (N.-B.) et Fredericton. De même, sur le trajet Montréal – Winnipeg, le voyageur peut faire escale à Ottawa, Toronto, Windsor et Fort Williams. Enfin, entre Winnipeg et Vancouver, il a le choix entre Regina et Calgary ou Saskatoon et Edmonton.

À ces variantes de la ligne transcontinentale viennent se joindre des lignes secondaires qui jouent le rôle, à la fois de lignes locales, desservant les centres de moindre importance des régions traversées, et de lignes d'apport (*feeder lines*) qui alimentent, en passagers et en fret, la ligne principale. Appartiennent à cette catégorie, dans l'Est, les lignes Montréal – Québec, Québec – Saguenay – Sept-Îles et Montréal – Val-d'Or – Rouyn – Earlton, exploitées jusqu'en 1955 par la compagnie du Pacifique Canadien et rétrocédées à Air-Canada en échange de la ligne internationale Toronto – Mexico. On peut également y ranger les lignes de l'Ontario : Ottawa – North Bay, Sudbury – Timmins, Toronto – Sault-Sainte-Marie et Toronto – London. Dans l'ouest du Canada, la ligne Winnipeg – Brandon – Yorkton – Regina – Swift Current – Medicine Hat – Lethbridge – Calgary – Edmonton peut être considérée, à la fois comme une variante de la ligne trans Canada, et comme une ligne locale desservant les Prairies ; son tracé, recoupant à plusieurs reprises la ligne principale, est à cet égard significatif.

Au Service de passagers, il faut en outre ajouter un Service de fret dénommé le *Flying Merchant* qui couvre chaque nuit, cinq fois la semaine, le trajet Montréal – Vancouver avec escales à Toronto, Winnipeg et Edmonton. Ce Service qui avait d'abord utilisé des *Douglas DC 3*, puis des *Bristol Freighter*, est assuré aujourd'hui par des avions *Cargo North Star DC 4* de 9 tonnes de charge utile spécialement aménagés.

Le trafic de la ligne aérienne trans-Canada

Il n'est pas possible, avec la documentation en notre possession, de donner un tableau détaillé et exact du trafic de la ligne aérienne trans-Canada pour chaque section de cette ligne ; pas davantage de distinguer ce qui revient à la ligne principale, aux variantes et aux lignes d'apport. L'examen critique des divers éléments du trafic d'Air-Canada nous permet toutefois de nous faire une idée approximative de l'importance des divers secteurs.

Nous avons tout d'abord tenté de matérialiser sur une carte le nombre d'envolées hebdomadaires pour chaque section de la ligne telles qu'elles résultent de l'horaire d'été 1958 d'Air-Canada dans le sens Est-Ouest (figure V).

Nous y voyons que les sections les plus chargées sont, dans l'ordre : Montréal – Toronto avec 127 vols par semaine, Vancouver – Victoria avec 105, Ottawa – Toronto (57), Montréal – Ottawa (44) et Québec – Montréal (41). Mais plus révélateur encore est le nombre de sièges offerts qui traduit, non seulement la fréquence des vols, mais encore la capacité des avions en service sur la ligne considérée (figure VI).

Si la section Montréal – Toronto est de nouveau en tête avec 5,898 sièges hebdomadaires, elle n'est suivie que d'assez loin par les lignes Ottawa –

FIGURE VI

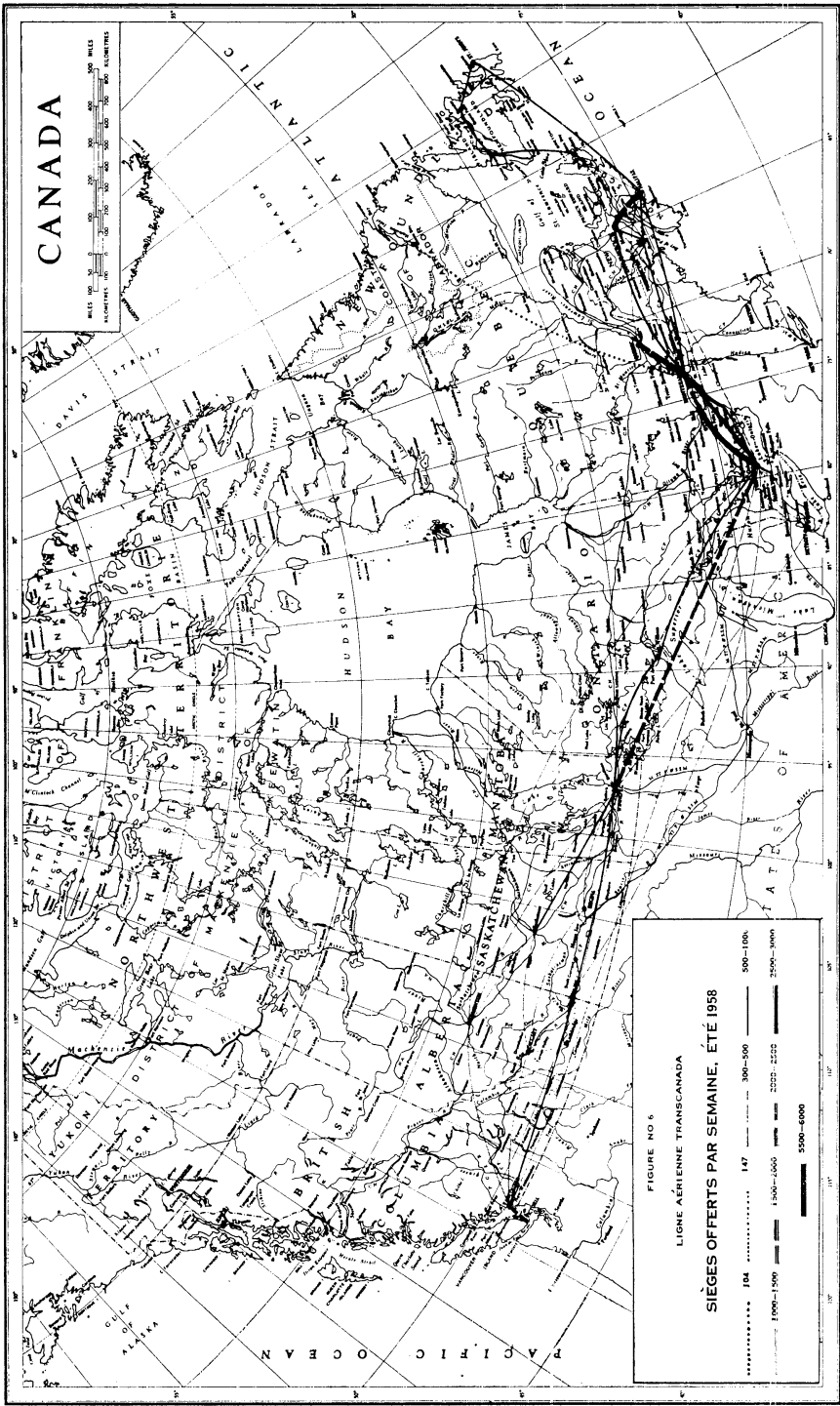


FIGURE VII

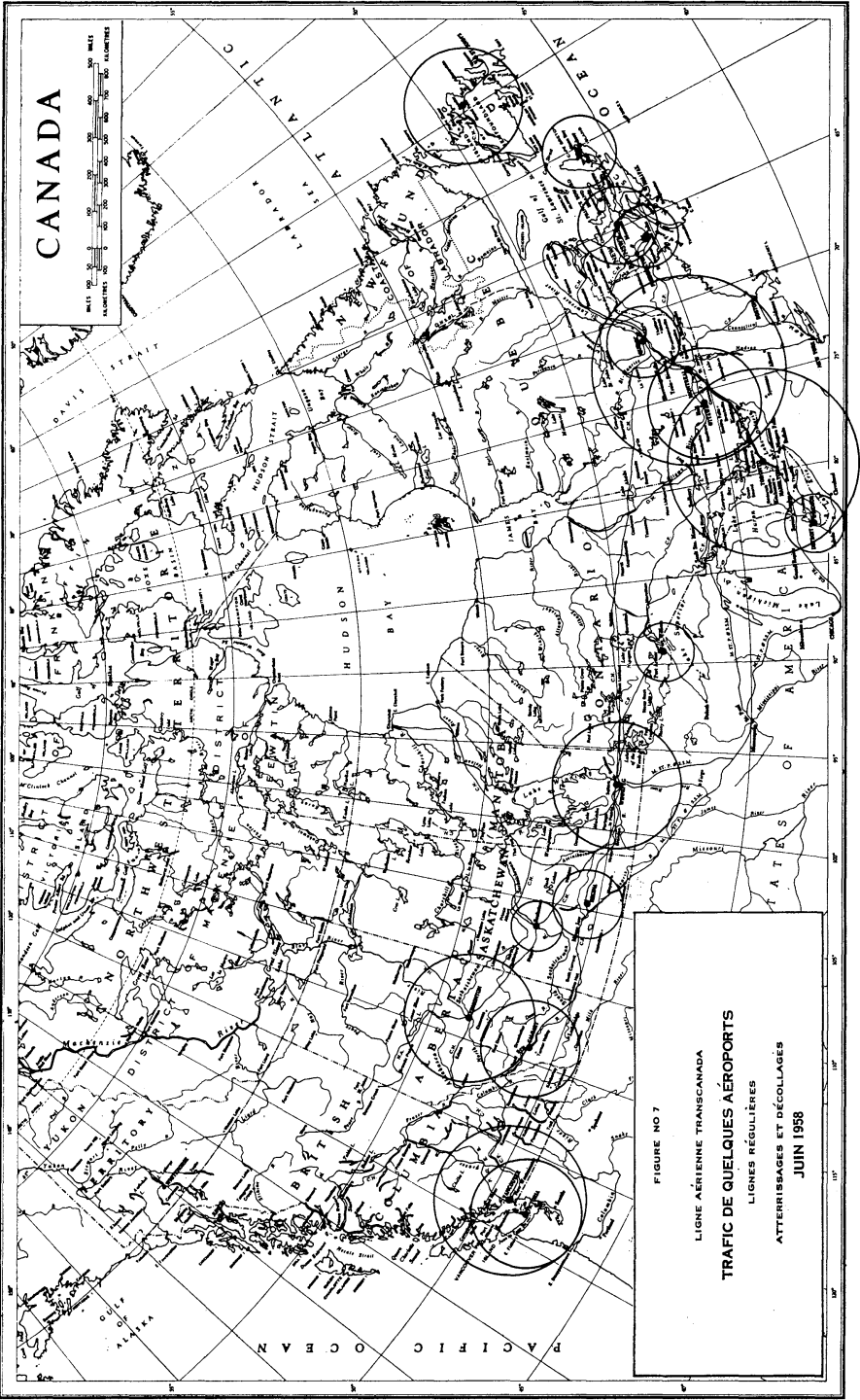


FIGURE VIII

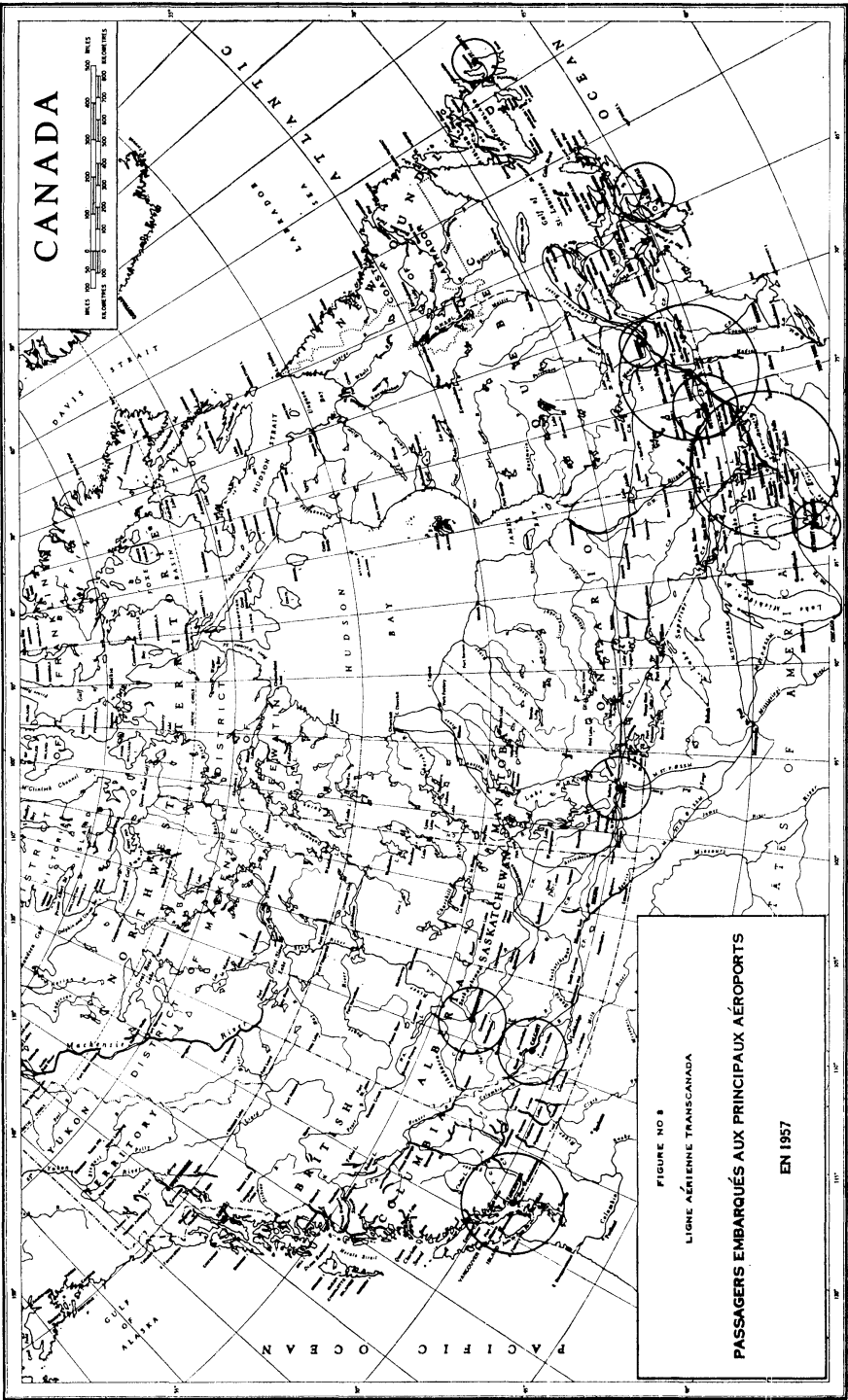
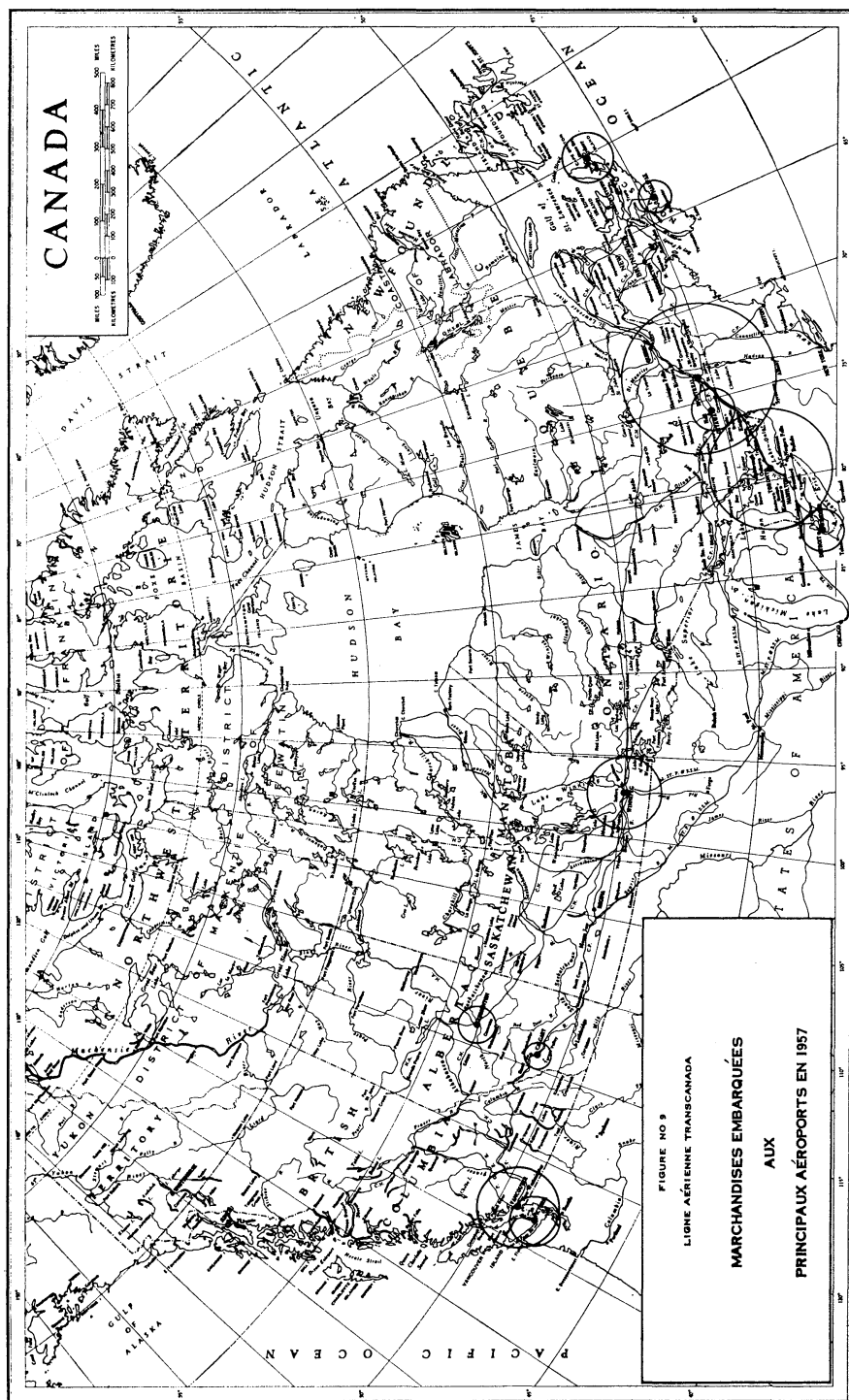


FIGURE IX



Toronto avec 2,508 sièges et Montréal – Ottawa avec 2,388. Vient, seulement ensuite, la section Vancouver – Victoria qui, en dépit d'un nombre d'envolées hebdomadaires presque double de celui des deux sections qui précèdent n'offre que 2,205 sièges par semaine. Cette ligne utilise encore des *DC 3* de 21 places au lieu des *Viscount* de 44.

Un autre élément, qui ne manque pas d'intérêt, est le trafic des principaux aéroports : nombre d'avions utilisant l'aéroport, nombre de passagers embarqués, tonnage de la poste, des colis express et des marchandises. Il n'a pas été possible d'opérer pour chaque aéroport une ventilation des chiffres pour chaque poste du trafic ; par conséquent les graphiques que nous avons dressés ne comportent que des éléments globaux de comparaison, traduisant simplement l'importance relative des aéroports les uns par rapport aux autres. Les conclusions qu'on en peut tirer sont d'ordre général.

Les aéroports les plus actifs — quant au nombre des décollages et atterrissages mensuels d'aéronefs appartenant à des lignes régulières, sont Montréal (5,214), Toronto (5,090), Vancouver (3,179), Edmonton (2,384), Winnipeg (2,372) et Ottawa (1,880) (figure VII).

Les trois grands aéroports de l'est ont ainsi une activité sensiblement plus élevée que les trois grands aéroports de l'Ouest. Nous retrouvons cette prépondérance de l'Est du Canada, plus peuplé, plus urbanisé, plus industrialisé, plus proche à la fois des grands centres des États-Unis et de ceux de l'Europe, dans tous les éléments du trafic aérien (figure VIII).

Si nous examinons le nombre des passagers embarqués annuellement dans les grands aéroports du Canada, nous voyons qu'en 1957 Toronto arrive en tête avec 455,964 unités, suivi de Montréal (363,791), Vancouver (202,047), Victoria (150,534), Calgary (91,646) et Ottawa (81,666). Il n'est pas douteux que si Montréal, Toronto et Ottawa comptent plus de deux fois plus de passagers embarqués que les trois principaux aéroports de l'Ouest, ils le doivent à l'importance de leur trafic international, soit avec l'Europe soit avec les États-Unis. Ce trafic jouant un rôle sensiblement moindre que dans le trafic de passagers des aéroports de l'Ouest du Canada.

Montréal reprend par contre la première place avec une très nette supériorité sur Toronto qui le suit immédiatement pour le fret embarqué (figure IX).

Celui-ci s'est élevé, en 1957, à 4,581,650 lbs (2,080,210 kilos) contre 2,917,889 pour Toronto, 1,311,744 pour Vancouver, 1,096,679 pour Winnipeg, 506,944 pour Victoria et 412,646 pour Ottawa. Ces chiffres traduisent un déséquilibre entre l'est et l'ouest du Canada ; le gros du fret transporté est surtout orienté d'est en ouest ; la proportion est en effet sensiblement de 3 à 1 entre les deux parties du pays. Cela n'est pas sans apporter quelque difficulté dans l'exploitation du *Flying Merchant* qui vole rarement à pleine charge vers l'Est du Canada. Le même contraste se retrouve dans le tonnage des colis express, pour lequel Toronto occupe la première place avec 1,880,978 lbs (836,808 kilos) suivi de Montréal (1,162,363), Vancouver (302,726), Winnipeg (299,627), Edmonton (139,719) et Ottawa (153,329). La disproportion entre l'Est et l'Ouest est ici encore plus grande. Elle peut s'expliquer en partie par le caractère

FIGURE X

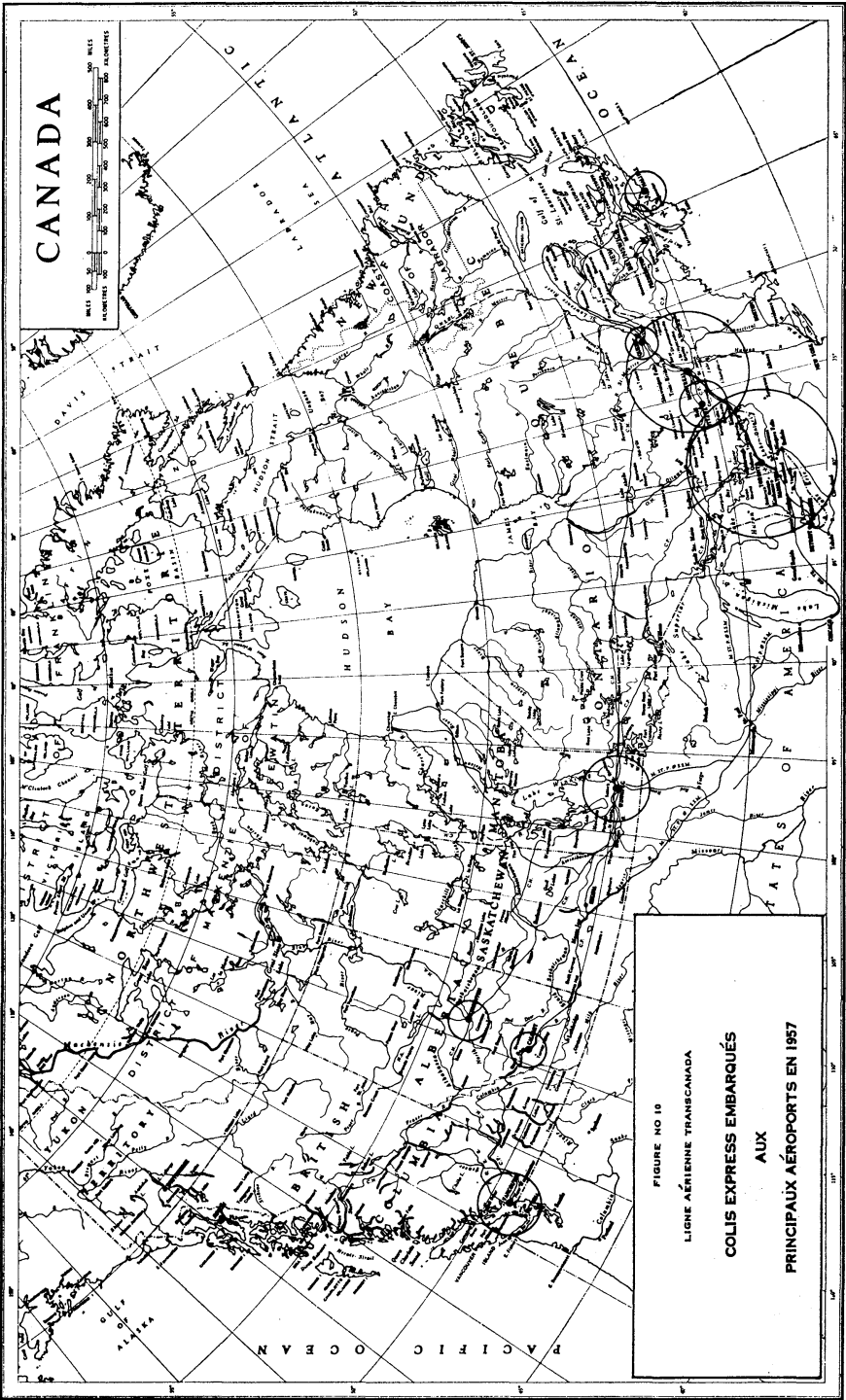
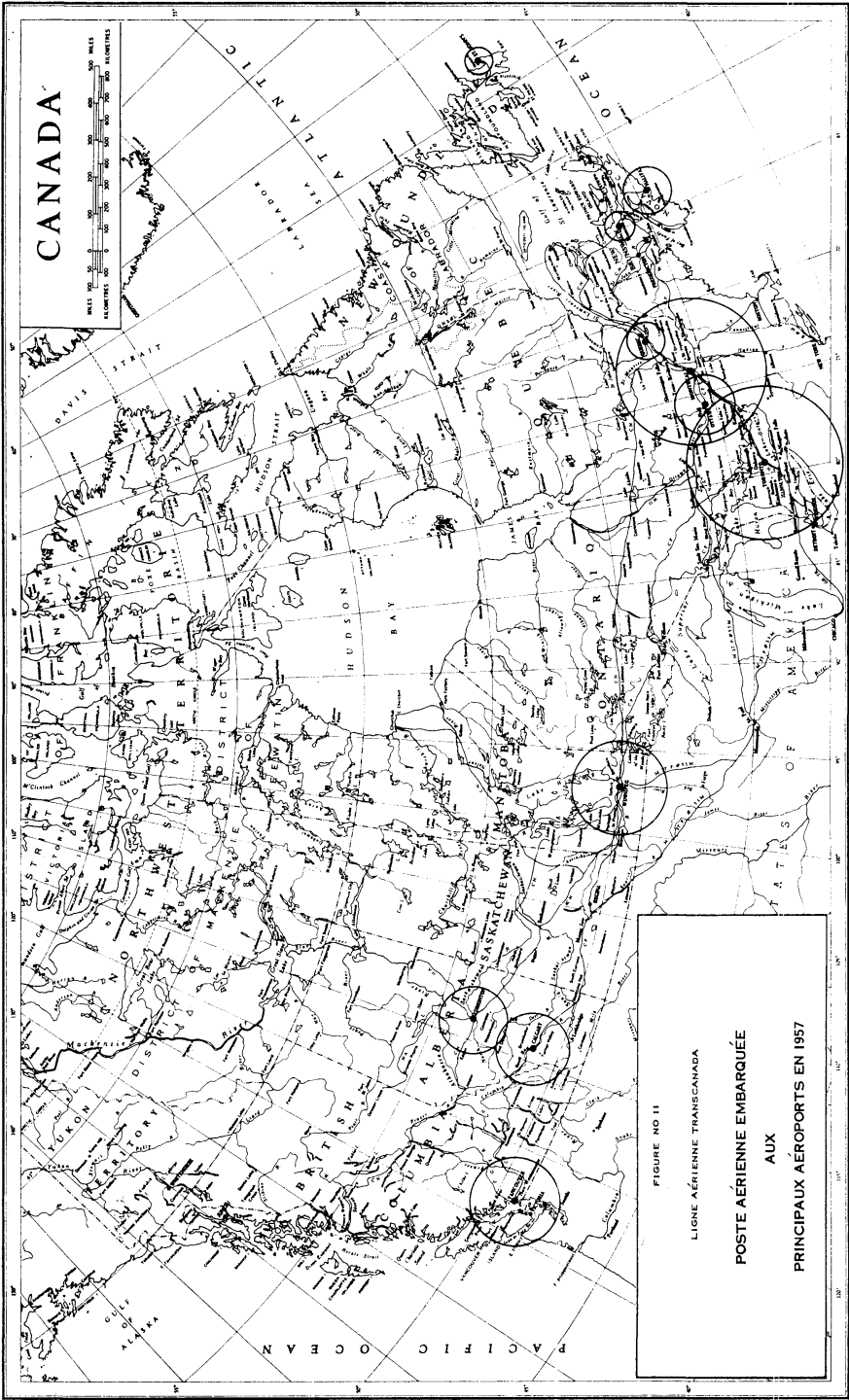


FIGURE XI



hautement industrialisé des grandes métropoles de l'Est qui, avec la capitale, expédient quatre fois plus de colis express que les trois aéroports principaux de l'Ouest (figure X).

Enfin, si l'on veut bien admettre que l'importance du courrier postal est en relation directe avec l'intensité de la vie économique d'une région, on ne peut, ici encore, que constater la suprématie de l'Est du pays. Le tonnage du courrier postal embarqué, en 1957 dans les grands aéroports canadiens est révélateur (figure XI).

Il s'est élevé à près de 10 millions de lbs (4.5 millions de kilos) pour les trois aéroports de l'est (Toronto : 4,761,891), Montréal : 4,322,233, Ottawa : 760,330) contre moins de 5 millions pour l'Ouest (1,798,546 pour Winnipeg, 1,755,664 pour Vancouver, 1,188,170 pour Calgary).

En général, le trafic des grands aéroports de la ligne transcontinentale ne cesse de s'accroître d'année en année. En comparant les chiffres des années 1956 et 1957, on constate d'une année à l'autre une augmentation sensible du nombre des passagers, de la poste et du fret embarqué. Par contre, le tonnage des colis express semblerait marquer, pour certains aéroports tout au moins, non seulement une stagnation, mais encore un recul. C'est ainsi que de 1956 à 1957, Toronto a perdu près de 300,000 lbs (136,300 kilos) et Winnipeg plus de 35,000 lbs (15,900 kilos). Il ne semble pas y avoir là l'amorce d'un mouvement de récession. Cette diminution serait plutôt le fait de fluctuations passagères dues à des circonstances locales.

La ligne aérienne trans-Canada dans la vie canadienne

En dehors de son rôle politique d'unification et de liaison entre les différentes régions du Canada, en dehors de son rôle économique de transporteur de plus en plus important de personnes et de marchandises, la ligne aérienne trans Canada a pris une place chaque jour grandissante dans la vie quotidienne du pays. Depuis la fin de l'année 1948, elle assure le transport du courrier postal de première classe sans surcharge, dans tous les cas où la poste aérienne permet un service plus rapide que les transports de surface. La limite maximum de poids pour le transport sans surcharge d'abord fixée à 1 once a été portée en 1954 à 8 onces. Le Canada bénéficie ainsi d'un des meilleurs services postaux aériens du monde par son efficacité et son bon marché.

En dehors de ses Services réguliers, la ligne aérienne trans-Canada a pris une part active dans certains transports particuliers. C'est ainsi qu'elle a assuré la répartition à travers le pays des immigrants originaires d'Europe et particulièrement de Grande-Bretagne arrivés à Montréal ou à Toronto. En juin 1948, lors des inondations de Colombie britannique, les avions en service sur la ligne, suppléant au manque de transports de surface, assurèrent en trois semaines le transport de 9,000 personnes et de 600,000 lbs (270,000 kilos) de marchandises. Deux ans plus tard, dans une instance analogue, lors des inondations du Manitoba, du 8 au 17 mai, en 40 vols supplémentaires entre Winnipeg et l'Est du Canada, 2,500 personnes furent évacuées et 500,000 lbs (227,000 kilos) d'approvisionnement apportées. Enfin, pendant les neuf jours que dura la grève des chemins

FIGURE XII

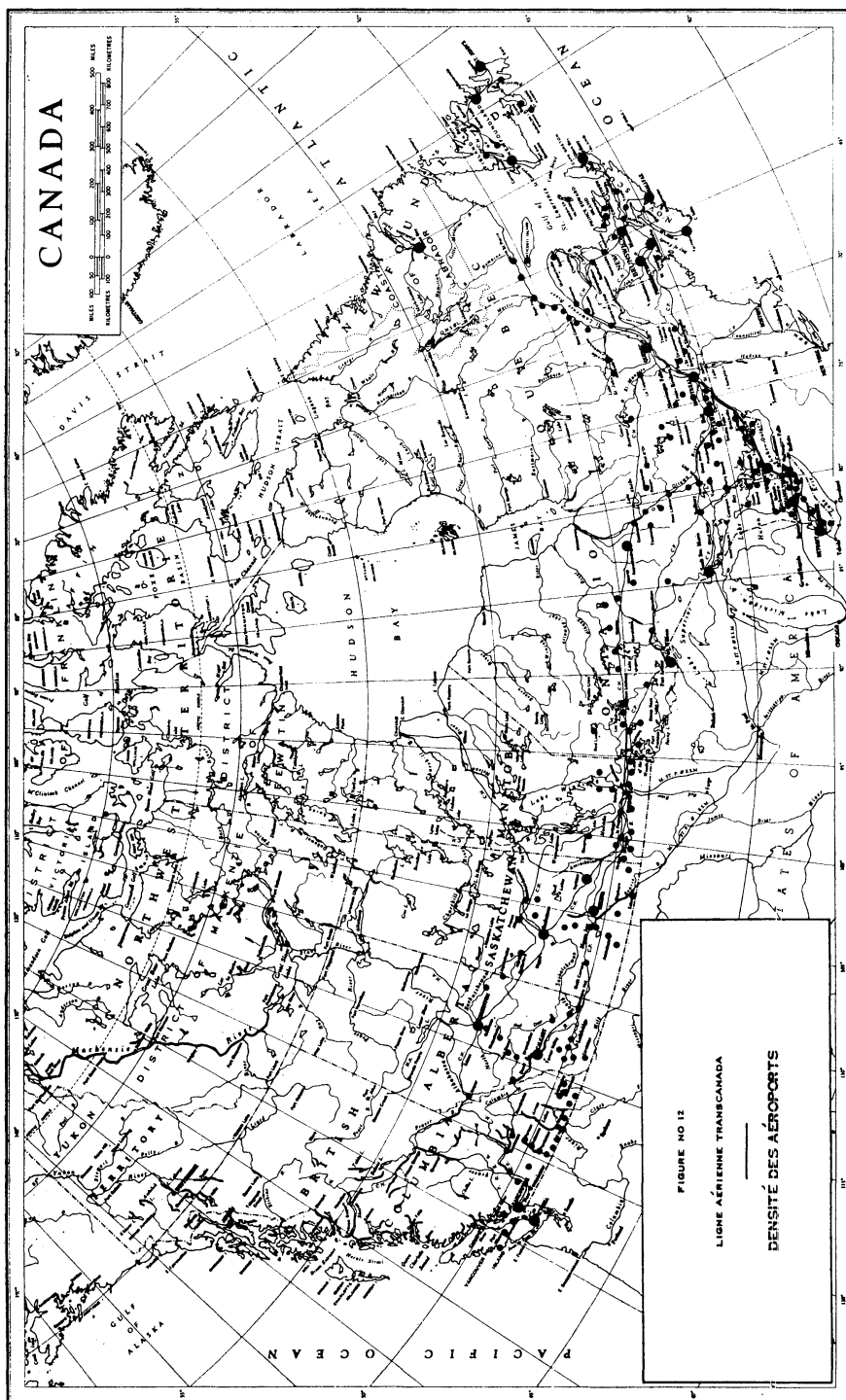


FIGURE XIII

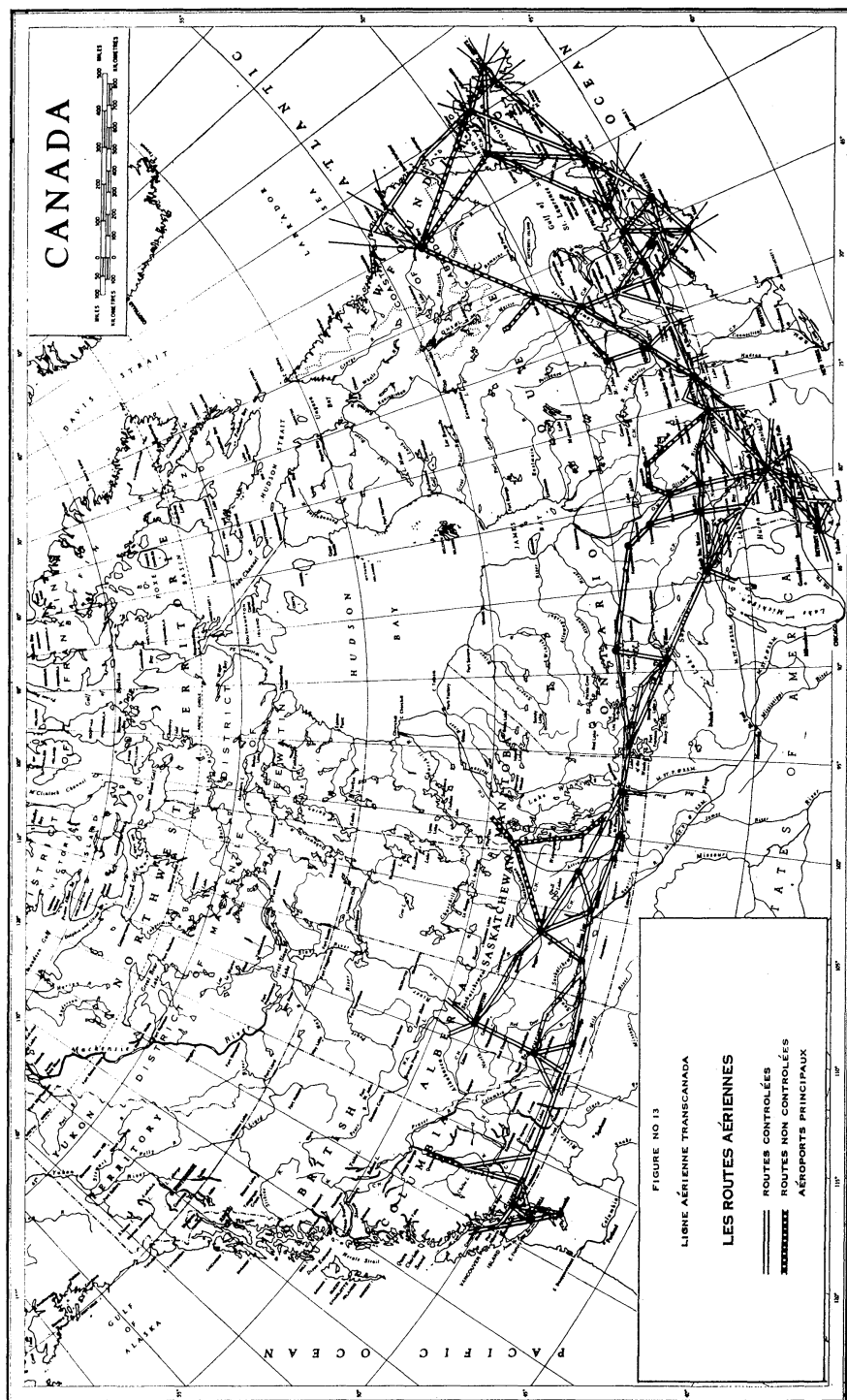
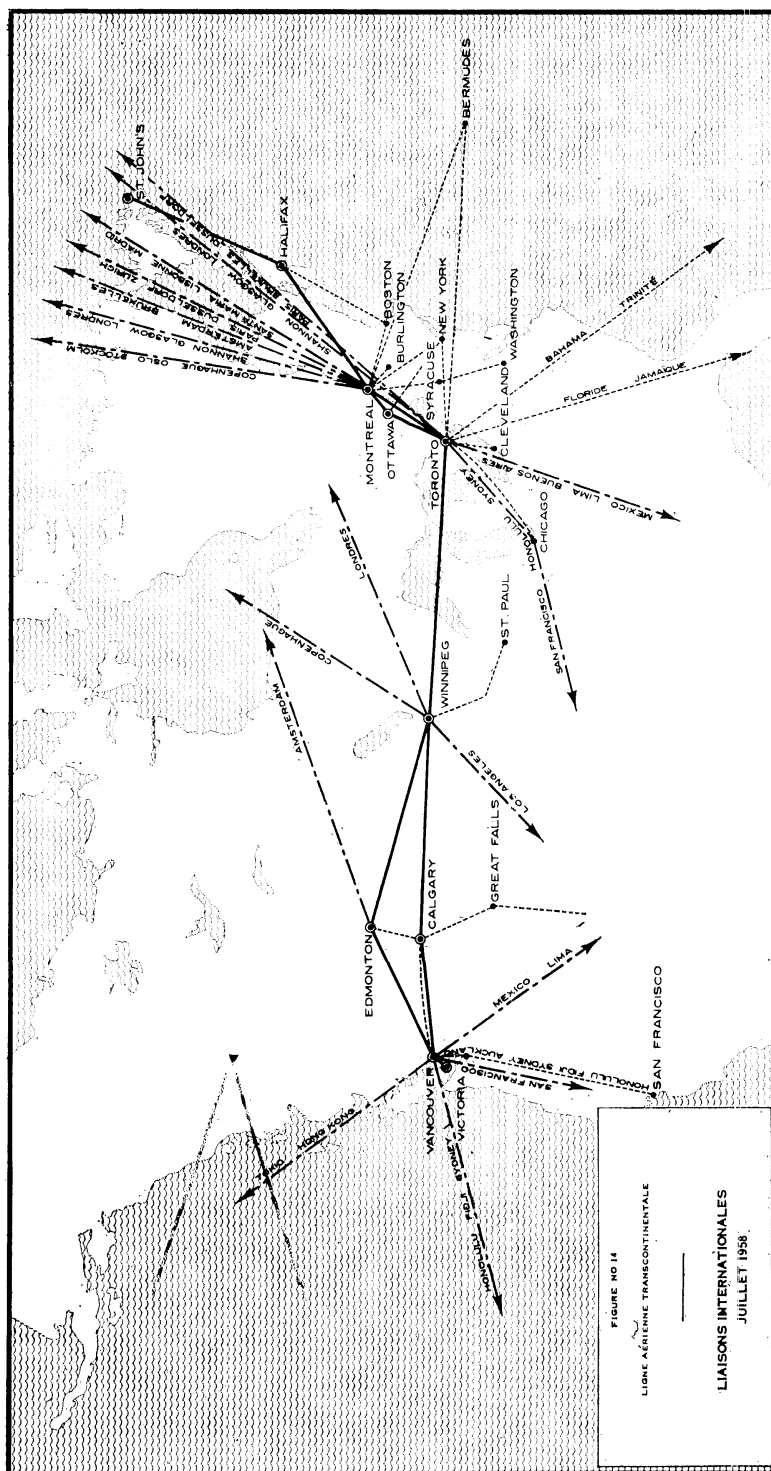


FIGURE XIV



de fer, 125,000 milles de parcours supplémentaires furent effectués pour pallier à l'interruption du trafic ferroviaire. Il faut signaler, en terminant, que dans tous les cas d'urgence, Air-Canada a toujours été à même de faire face au surcroît de trafic qui lui était demandé. C'est ainsi qu'en février 1953, 135,000 lbs (60,000

FIGURE XV



kilos) d'approvisionnement furent transportées en quelques jours, pour le compte de la Croix Rouge canadienne.

Si, cessant un instant de regarder le Canada, nous jetons les yeux sur une carte du monde et que nous examinons la texture des réseaux aériens

des différents pays, nous ne pouvons nous empêcher de remarquer le caractère unique de la ligne aérienne transcontinentale et son importance vitale dans le réseau canadien. On peut dire qu'elle est à elle seule le réseau, tout le réseau, ou tout au moins qu'elle en est l'épine dorsale. Alors qu'aux États-Unis, au Brésil, en U.R.S.S., en Afrique occidentale, pour ne parler que de grands ensembles régionaux, il y a plusieurs lignes, d'importance comparable, parallèles ou divergentes à partir d'un pôle commun, il n'y a au Canada qu'un seul axe unissant l'Est et l'Ouest du pays, autour duquel viennent se greffer lignes d'apport et lignes internationales (figure XII).

Le réseau très dense d'aéroports construits le long de son tracé permet une exploitation très souple et particulièrement sûre. Le système perfectionné de routes aériennes contrôlées, aménagées par le ministère du transport, donne à la ligne une parfaite régularité de fonctionnement (figure XIII). Enfin, la rapidité, la capacité et le confort, chaque jour accrus, du matériel volant en service, font de la ligne aérienne trans-Canada une des grandes voies aériennes du monde. C'est un long réseau qui canalise le trafic arrivant à travers l'Atlantique à Gander, Montréal et Toronto et qui en projette un nouveau au-delà du Pacifique le long d'un immense éventail s'étendant de l'Extrême-Orient à l'Australie. Artère maîtresse du système de transports du Canada, la ligne aérienne transcontinentale prend place parmi les grands axes de circulation du monde moderne (figure XIV).

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Rapports annuels d'Air-Canada, de 1937 à 1957.

Traffic summaries, Department of Transport. Circulaire n° 6, 3-P-22-58, (18 juillet 1958).

Canada's flying heritage, par Frank H. ELLIS, University of Toronto Press, 1954.

Canada air pilot. East and West.

Horaires Air-Canada 1^{er} juillet 1958.

Official Airline Guide, July, 1958.

